



Atty. Dkt. No. 076326-0263

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Maximilian BOSSECKER et al.

Title: SAFETY DEVICE FOR A
VEHICLE OCCUPANT

Appl. No.: 10/637,642

Filing Date: 08/11/2003

Examiner: Unassigned

Art Unit: Unassigned

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents
PO Box 1450
Alexandria, Virginia 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application filed in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed.

- GERMANY Patent Application No. 102 37 574.7 filed 08/14/2002.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of said original foreign application:

Respectfully submitted,

Date 11/7/2003

By 

FOLEY & LARDNER
Customer Number: 22428
Telephone: (202) 672-5582
Facsimile: (202) 672-5399

Howard N. Shipley
Attorney for Applicant
Registration No. 39,370

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 37 574.7

Anmeldetag: 14. August 2002

Anmelder/Inhaber: TAKATA CORPORATION, Tokyo/JP

Bezeichnung: Insassenschutzeinrichtung

IPC: B 60 R 21/22

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 1. August 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag



Klostermeyer

5

TAKATA CORPORATION
No. 25 Mori Building
4-30 Poppongi 1-chome
Minato-ku
JP-Tokyo 106-8510
JAPAN

10

15



20

Insassenschutzeinrichtung

25

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf eine Insassenschutzeinrichtung mit den Merkmalen gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

30



Eine derartige Insassenschutzeinrichtung ist aus der europäischen Offenlegungsschrift 1 164 062 A1 bekannt und dort insbesondere im Zusammenhang mit der dortigen Figur 5 beschrieben. Die vorbekannte Insassenschutzeinrichtung weist einen Gassack mit zwei Abschnitten auf. Ein Abschnitt des Gassacks wirkt dabei als Stützabschnitt und der andere Abschnitt des Gassacks wirkt als Halteabschnitt. Die Funktion des Stützabschnitts besteht darin, die Kopfstütze des Fahrzeugsitzes in eine angehobene Stellung zu bringen. Der Halteabschnitt des Gassacks dient dazu, den Kopf bzw. den Hals des Insassen nach vorn zu beugen.

35

40

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, bei einer Insassenschutzeinrichtung der eingangs angegebenen Art dafür zu sorgen, dass ein besonders „sanftes“ Vorbeugen des Kopfes bzw. des Halses des Insassen durch den Gassack erreicht wird. Konkret soll

eine Verletzung der empfindlichen Nackenwirbel des Insassen bei dem durch den Gassack erzwungenen Vorbeugen zuverlässig ausgeschlossen werden.

5 Diese Aufgabe wird ausgehend von einer Insassenschutzeinrichtung der eingangs angegebenen Art erfindungsgemäß durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen beschrieben.

10 Danach ist vorgesehen, dass der Gassack neben dem aktiven – also den Hals- bzw. Nacken beugenden – Hauptsack noch einen – im Hinblick auf die „Beugefunktion“ passiven – Hilfssack aufweist. Die Funktion dieses Hilfssacks besteht darin, den Hauptsack im zunächst noch gasleeren Zustand in den Hals-Nacken-Bereich, also in den Bereich zwischen der Kopfstütze bzw. dem oberen Bereich des Fahrzeugsitzes und dem Kopf- bzw. dem Nacken des Fahrgastes, zu ziehen und dort zu positionieren, bevor es
15 zum Aufblasen des Hauptsackes kommt. Dadurch, dass der Hauptsack zunächst in den Hals-Nacken-Bereich des Insassen gebracht und dort vor dem Aufblasen vollständig „entfaltet“ und positioniert wird, ist sichergestellt, dass bei einem nachfolgenden Aufblasen des Hauptsacks der Druckaufbau im Hals-Nacken-Bereich des Insassen sehr gleichmäßig und sanft verläuft, weil nämlich der Druck gleichmäßig über die gesamte
20 Außenfläche des Hauptsacks auf den Insassen ausgeübt wird. Der erfindungsgemäße Gedanke besteht also zusammengefasst darin, dass der den Hals-Nacken-Bereich beugende Hauptsack vor dem Aufblasen zunächst entfaltet und positioniert wird, um einen sanften Druckaufbau und ein sanftes Vorbeugen zu bewirken; erreicht wird dies durch den zusätzlichen erfindungsgemäßen Hilfssack, der keine „beugende“ Funktion
25 hat, sondern den – im wesentlichen - zunächst noch gasleeren Hauptsack lediglich entfaltet und positioniert.

Als vorteilhaft wird es angesehen, wenn der Hilfssack zwei schlauchförmige Positionierkissen aufweist, die beim Aufblasen den Hauptsack positionieren.
30 Vorzugsweise können sich die Positionierkissen beim Aufblasen des Hilfssacks links bzw. rechts am Kopf des Insassen vorbei in Richtung Fahrzeugdach entfalten. Durch die Anordnung der Positionierkissen neben dem Kopf des Insassen ist nämlich sichergestellt, dass es beim Aufblasen des Hilfssacks bzw. der Positionierkissen noch zu keinem ungewollten Druckaufbau im Hals-Nacken-Bereich des Insassen kommen kann;
35 denn der Druckaufbau soll – wie oben ausgeführt – sanft erst durch den Hauptsack erfolgen.

Um dabei zu erreichen, dass die beiden Positionierkissen eine definierte Lage zueinander haben, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die zwei schlauchförmigen Positionierkissen durch ein Mittelkissen verbunden sind, das sich beim Aufblasen im Bereich zwischen der Kopfstütze und dem Kopf des Insassen entfaltet. Um dabei sicherzustellen, dass beim Aufblasen des Hilfssacks noch kein Druck auf den Hals-Nacken-Bereich des Insassen ausgeübt wird, sollte vorteilhaft die Dicke des Mittelkissens derart klein bemessen sein, dass beim Befüllen des Hilfssacks mit Gas der Kopf des Insassen nur unwesentlich nach vorne in Fahrtrichtung bewegt wird. Unter einer unwesentlichen Bewegung nach vorn ist dabei eine Bewegung des Kopfes von ca. maximal 15 cm in Fahrtrichtung zu verstehen.

Um zu verhindern, dass die Positionierkissen beim Aufblasen derart an das Dach des Fahrzeugs anstoßen, dass sie ihre Sollposition bzw. Solllage nicht erreichen können, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die Positionierkissen im Dachbereich nach vorn abgewinkelt bzw. nach vorn geneigt sind; dies wird in vorteilhafter Weise dadurch erreicht, dass die Positionierkissen jeweils zwei Bereiche aufweisen, nämlich einen unteren Bereich, der zumindest im aufgeblasenen Zustand in Höhe des Hals- und Kopfbereiches des Insassen angeordnet ist und sich vom Fahrersitz in Richtung Fahrzeugdach erstreckt, und einen oberen Bereich, der zumindest im aufgeblasenen Zustand oberhalb des Kopfbereiches des Insassen angeordnet ist und gegenüber dem unteren Bereich in Fahrtrichtung nach vorn abgewinkelt ist.

Wenn die beiden äußeren Positionierkissen in ihrem unteren Bereich durch das Mittelkissen und in ihrem oberen Bereich durch den oberen Bereich des Hauptsacks verbunden sind, wird in vorteilhafter Weise sowohl eine definierte Lage der Positionierkissen zueinander als auch ein besonders zuverlässiges Entfalten und Positionieren des Hauptsacks im Hals-Nacken-Bereich des Insassen gewährleistet.

Im Übrigen wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die Länge des oberen Bereichs der Positionierkissen derart dimensioniert ist, dass eine Abdeckung des Dachholmes des Fahrzeugs erfolgt; denn bei einer derartigen Dimensionierung der Länge der Positionierkissen wird eine Doppelfunktion der Positionierkissen erreicht: Zum einen dienen die Positionierkissen zum Positionieren des Hauptsacks und zum anderen dienen sie dazu, eine seitliche Schutzfunktion des Fahrgastes gegenüber dem Dachholm des Fahrzeugs zu erreichen.

Ein besonders zuverlässiger Schutz der Hals-Nacken-Wirbel des Insassen wird insbesondere dann erreicht, wenn ein ungeschütztes Aufschlagen des Kopfes des Insassen gegen das Fahrzeugdach – beispielsweise wenn sich das Fahrzeug überschlägt – verhindert wird. Dies lässt sich in vorteilhafter Weise dadurch erreichen, dass der obere Bereich des Hauptsacks derart als Rutsche ausgebildet ist, dass der Kopf des Insassen während einer Bewegung in Richtung zum Fahrzeugdach entlang einer vorgegebenen Bahn geführt wird.

Zur Gewährleistung einer symmetrischen Befüllung des Hauptsacks wird es als vorteilhaft angesehen, wenn zwei Verbindungslöcher zwischen Haupt- und Hilfssack vorgesehen werden. Um dabei die gewünschte Positionierung des Hauptsacks durch die beiden Positionierkissen zu gewährleisten, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn ein Verbindungsloch zur Verbindung des Hauptsackes mit einem der beiden Positionierkissen und ein weiteres Verbindungsloch zum Verbinden des Hauptsacks mit dem anderen der beiden Positionierkissen vorgesehen ist.

Um zu erreichen, dass die beiden Positionierkissen auch einen seitlichen Halt des Kopfes des Insassen gewährleisten, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die beiden Positionierkissen – gegenüber dem Mittelkissen – in Fahrtrichtung erhaben sind.

Besonders einfach und kostengünstig lässt sich der Hilfssack fertigen, wenn er durch zwei jeweils entlang einer Spiegelachse – im wesentlichen - spiegelsymmetrisch geformte Gassack-Lagen gebildet ist, die an ihrem äußeren Rand miteinander verbunden sind sowie durch mindestens zwei streifenförmige, die beiden Gassack-Lagen verbindende Verbindungsbereiche in drei Teilbereiche untergliedert sind, von denen der mittlere Teilbereich das Mittelkissen und die beiden äußeren Teilbereiche die Positionierkissen bilden und das Mittelkissen und die beiden unteren Bereiche der Positionierkissen im wesentlichen parallel zur Spiegelachse angeordnet sind, wohingegen die beiden oberen Bereiche der Positionierkissen unter einem vorgegebenen Winkel senkrecht zur Spiegelachse abgewinkelt sind.

Um zu erreichen, dass eine optimale Neigung zwischen dem unteren und dem oberen Bereich der beiden Positionierkissen erreicht wird, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn der vorgegebene Winkel ungefähr 45° beträgt.

Die zwei streifenförmigen, die beiden Gassack-Lagen verbindenden Verbindungsbereiche können durch eine Klebeverbindung und/oder durch eine Naht,

also einen Saum gebildet sein. Entsprechendes gilt für die beiden Gassack-Lagen, die an ihrem äußeren Rand miteinander vernäht und/oder verklebt sein können.

5 Um die Stabilität des Mittelkissens zu erhöhen, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn im Bereich des Mittelkissens schlauchförmige Mittelschläuche vorgesehen werden; dies lässt sich in vorteilhafter Weise dadurch erreichen, dass die beiden Gassack-Lagen im Bereich der Spiegelachse zumindest teilweise miteinander verbunden, insbesondere verklebt und/oder vernäht, sind unter Bildung zweier schlauchförmiger Mittelschläuche im Mittelkissen.

10

Um das Entfalten des Hauptsackes und die richtige Positionierung des Hauptsackes zu erleichtern, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die Mittelschläuche im Mittelkissen in Richtung Fahrzeugdach konisch zulaufen, um in diesem Bereich den Übergang zwischen dem Mittelkissen und der Rutsche des Hauptsacks zu glätten.

15

Das konische Zusammenlaufen der Mittelschläuche lässt sich in vorteilhafter Weise dadurch erreichen, dass der Rand der beiden Gassack-Lagen im oberen Bereich der Mittelkissen zumindest teilweise wellenförmig ausgestaltet ist.

20

Ein besonders einfacher und damit vorteilhafter Aufbau des Hauptsackes wird dadurch erreicht, dass der Hauptsack durch zwei weitere Gassack-Lagen gebildet ist, die an ihrem äußeren Rand miteinander verbunden sind, der Hauptsack in einen unteren Kissenbereich und einen oberen Kissenbereich untergliedert ist, wobei der obere Kissenbereich durch zwei weitere streifenförmige, die beiden weiteren Gassack-Lagen verbindende Verbindungsbereiche in drei schlauchförmige Teilbereiche untergliedert ist, die die Rutsche des Hauptsackes bilden.

25

Die zwei weiteren streifenförmigen Verbindungsbereiche können vorzugsweise durch Verkleben und/oder durch Vernähen gebildet sein; entsprechendes gilt für die beiden weiteren Gassack-Lagen, die an ihrem äußeren Rand vorzugsweise miteinander verklebt und/oder miteinander vernäht sein sollen.

30

Im übrigen wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die beiden unter dem vorgegebenen Winkel abstehenden innenliegenden Ränder des oberen Bereichs der Positionierkissen und der seitliche obere Rand des Hauptkissens miteinander, insbesondere durch Verkleben und/oder Vernähen, verbunden sind; denn bei dieser Ausgestaltung der Verbindung zwischen Positionierkissen und Hauptkissen wird in besonders einfacher

35

Weise die oben erläuterte Neigung der Positionierkissen oberhalb des Kopfes des Insassen, also im Dachbereich, gewährleistet.

Um eine ausreichende Stabilität des Hauptsackes zu erreichen, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die zwei weiteren streifenförmigen Verbindungsbereiche im oberen Kissenbereich des Hauptsacks jeweils in einen kreisförmigen oder ovalen Saum münden; um dabei zu gewährleisten, dass es zu keiner Fixierung des Fahrgastkopfes in einer Unfallsituation kommt, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die kreisförmigen bzw. ovalen Säume von dem Mittelkissen des Hilfssackes derart abgedeckt werden, dass eine Fixierung des Kopfes ausgeschlossen ist. Dies wird in vorteilhafter Weise dadurch erreicht, dass der Hauptsack und der Hilfssack derart zueinander angeordnet sind, dass im zumindest annähernd aufgeblasenen Zustand von Haupt- und Hilfssack die schlauchförmigen Mittelkissen des Hilfssacks zwischen dem Kopf des Insassen und den beiden Säumen angeordnet sind und diese gegenüber dem Kopf abdecken.

Besonders einfach und damit vorteilhaft lässt sich die Form des unteren Kissenbereichs des Hauptkissens durch eine in sich geschlossene Abnaht, beispielsweise einen ovalen Saum, einstellen; die Formgebung des Hauptsackes spielt insbesondere deshalb eine große Rolle, weil die Form festlegt, wie stark der Kopf und der Hals des Insassen gebeugt werden sollen; es wird daher als vorteilhaft angesehen, wenn der untere Kissenbereich des Hauptsacks eine in sich geschlossene Abnaht, insbesondere einen ovalen Saum, aufweist, der die Dicke und die Form des Hauptsacks im Hinblick auf das gewünschte Beugen von Hals und Kopf des Insassen festlegt.

Um zu vermeiden, dass sich der Gassack beim Aufblasen im Bereich der Kopfstütze des Fahrgastsitzes verfängt, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn der Sackbehälter, der den Gassack in deaktiviertem Zustand aufbewahrt, derart angeordnet oder derart mit einer Rampe, beispielsweise einem Blechansatz, versehen ist, dass sich der Gassack beim Aufblasen in Fahrtrichtung nach vorn geneigt entfaltet.

Um eine ausreichende Stabilität des Gassackes auch im Falle eines Fahrzeugüberschlags zu erreichen, wird es als vorteilhaft angesehen, wenn das Mittelkissen des Hilfssacks in seinem unteren, sich im wesentlichen im Bereich zwischen der Kopfstütze und dem oberen Ende des Fahrersitzes entfaltenden Bereich gegenüber dem übrigen Bereich des Mittelkissens verstärkt ausgeführt ist. Eine verstärkte Ausführung des Mittelkissens kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass das

Mittelkissen im Bereich zwischen der Kopfstütze und dem Fahrersitz gegenüber dem übrigen Bereich des Mittelkissens dicker ausgeführt ist.

Insbesondere bei einem Fahrzeugüberschlag kommt es darauf an, dass sich die seitliche Lage des Gassacks nicht verändert; eine besonders sichere seitliche Befestigung des Gassacks wird in vorteilhafter Weise dadurch erreicht, dass die Befestigung des Hilfssacks am Sackbehälter oder an dem Sitz des Insassen an mindestens zwei Befestigungspunkten erfolgt, von denen der eine am unteren äußeren Rand eines der Positionierkissen und der andere am unteren äußeren Rand des anderen Positionierkissens angeordnet ist.

Die Strömungsverbindung zwischen dem Haupt- und dem Hilfssack lässt sich besonders einfach und damit vorteilhaft dadurch gewährleisten, dass der Hauptsack und der Hilfssack im Bereich ihrer Verbindungslöcher miteinander verklebt sind, insbesondere mit Silikonkleber. Das Verkleben von Haupt- und Hilfssack wird dabei so durchgeführt, dass eine hohe Formstabilität des resultierenden „Gesamtgassacks“ erreicht wird.

Im Übrigen wird es als vorteilhaft angesehen, wenn die Nähte bzw. Säume des Gassacks mit Klebstoff, insbesondere Silikonkleber, abgedichtet sind, vorzugsweise sollten alle Nähte durch Silikonkleber abgedichtet sein.

Bei einem Auffahrunfall mit hoher Geschwindigkeit kann es vorkommen, dass die Rücklehne des Insassensitzes, beispielsweise des Fahrersitzes, mechanisch versagt und sich nach hinten verschiebt. Ebenso bewegt sich dann der Fahrzeuginsasse nach hinten und ist der Gefahr ausgesetzt, Kopfverletzungen an harten Fahrzeugteilen zu erleiden; um dann einen ausreichenden Schutz des Kopfes des Fahrzeuginsassen zu gewährleisten, kann der Gassack, insbesondere die Rutsche des Hauptsackes, genutzt werden. Es wird daher als vorteilhaft angesehen, wenn die erfindungsgemäße Insassenschutzeinrichtung einen im hinteren Bereich des Fahrzeugs angeordneten Aufprallsensor und eine mit diesem Sensor verbundene Steuereinrichtung aufweist, die das Aufblasen des Gassacks auch bei einem Heckaufprall auslöst, sofern der Aufprallsensor einen Aufprall eines von hinten auffahrenden Fahrzeugs mit einer Differenzgeschwindigkeit ermittelt, die einen vorgegebenen Differenzgeschwindigkeitsgrenzwert überschreitet. Unter dem Begriff Differenzgeschwindigkeit wird dabei der Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem durch die Insassenschutzeinrichtung zu schützenden Fahrzeug und dem von hinten auffahrenden Fahrzeug verstanden.

Zur Erläuterung der Erfindung zeigen:

Figuren 1a, 1b, 1c dreidimensionale Ansichten eines Ausführungsbeispiels für einen Gassack der erfindungsgemäßen Insassenschutzeinrichtung,

5

Figur 2 den Hauptsack des Gassacks gemäß den Figuren 1a bis 1c in einer zweidimensionalen Darstellung,

Figur 3 den Hilfssack des Gassacks gemäß den Figuren 1a bis 1c in einer zweidimensionalen Darstellung,

10

Figur 4a und 4b jeweils eine zweidimensionale Darstellung, die die Verbindung von Haupt- und Hilfssack bei dem Gassack gemäß den Figuren 1a bis 1c zeigt, und

15

Figuren 5a bis 5h dreidimensionale Darstellungen, die das Aufblasen des Haupt- und Hilfssacks gemäß den Figuren 1a bis 1c in seinem zeitlichen Verlauf zeigen.

20 Die Figuren 1a bis 1c zeigen drei dreidimensionale Ansichten eines Ausführungsbeispiels für einen Gassack in der erfindungsgemäßen Insassenschutzeinrichtung. Man erkennt in der Figur 1a einen Hauptsack 1, der durch einen ovalen Saum 3 sowie durch zwei kreisrunde Säume 5 in einen unteren Bereich 7 und in einen oberen Bereich 9 untergliedert ist. Die beiden kreisrunden Säume 5 bilden die Enden zweier etwa paralleler Nähte 11 und 13, die sich jeweils bis zum Ende des oberen Bereichs 9 des Hauptsacks 1 erstrecken und dort in die äußere Hauptnaht 15 des Hauptsacks 1 münden.

25

Durch die beiden parallelen Nähte 11 und 13 werden im oberen Bereich 9 des Hauptsacks 1 drei schlauchförmige Teilbereiche 17 gebildet, die als Rutsche 19 wirken. Der untere Bereich 7 des Hauptsacks 1 dient dazu, den Kopf und den Hals eines Fahrzeuginsassen in Fahrtrichtung nach vorn zu beugen.

30

Im übrigen sind in der Figur 1a zwei Verbindungslöcher 21 angedeutet, über die der Hauptsack 1 mit einem Hilfssack 23 in einer Strömungsverbindung steht. Im Bereich der Verbindungslöcher 21 sind der Hauptsack 1 und der Hilfssack 23 miteinander verklebt.

35

Das Bezugszeichen 25 zeigt eine Verbindungsnaht, die den Hauptsack 1 und den Hilfssack 23 miteinander verbindet.

Die Figur 1b zeigt den Gassack in einer Seitenansicht. Man erkennt den Hauptsack 1, der im Bereich 27 der Verbindungslöcher auf dem Hilfssack 23 aufgeklebt ist und durch die seitliche Verbindungsnaht 25 mit diesem vernäht ist.

Die Figur 1c zeigt den Hilfssack 23, der durch zwei parallele Nähte 29 unterteilt ist, und zwar in zwei Positionierkissen 31 und in ein Mittelkissen 33.

Das Mittelkissen 33 ist wiederum durch eine Längsnaht 35, die anschaulich betrachtet eine Art Symmetrie- oder Spiegelachse für den Hilfssack 23 bildet, in zwei schlauchförmige Mittelschläuche 37 unterteilt, die nach oben hin – also in Richtung zu der Rutsche 19 des Hauptkissens 1 – konisch zusammenlaufen.

Im Übrigen zeigt die Figur 1c ein Gehäuse (bzw. Sackbehälter) 39, in dem der aus dem Hauptsack 1 und dem Hilfssack 23 gebildete Gassack 41 in gefaltetem Zustand verstaut werden kann. In dem Gehäuse 39 kann beispielsweise auch ein Gasgenerator 40 zum Aufblasen des Gassacks 41 aufbewahrt sein.

Zur Befestigung des Gassacks im Bereich eines Fahrzeugsitzes sind jeweils am unteren Rand der Positionierkissen 31 Befestigungspunkte 43 vorgesehen, die einen möglichst großen Abstand zueinander aufweisen.

Die Figur 2 zeigt den Aufbau des Hauptsacks 1 des Gassacks 41 gemäß den Figuren 1a bis 1c. Man erkennt zwei Gassack-Lagen 45, die als Gewebeplatten 45 ausgebildet sind; diese Gewebeplatten 45 liegen aufeinander und sind durch die äußere Hauptnaht 15 miteinander vernäht.

Im übrigen erkennt man in der Figur 2 den ovalen Saum 3 sowie die beiden kreisrunden Säume 5, die den Hauptsack 1 in den unteren Kissenbereich 7 und in den oberen Kissenbereich 9 unterteilen. Außerdem sind die beiden parallelen Nähte 11 und 13 gezeigt, die den oberen Kissenbereich 9 in schlauchförmige Teilbereiche 17 untergliedern. Die schlauchförmigen Teilbereiche 17 bilden die Rutsche 19 des Hauptsackes 1.

Zusätzlich sind in der Figur 2 Justagepunkte 47, 47', 49 und 49' dargestellt. In dem Randbereich zwischen den Justagepunkten 47 und 49 sowie in dem Randbereich

zwischen den Justagepunkten 47' und 49' ist der Hauptsack 1 mit den äußeren Rändern der Positionierkissen des Hilfssackes 23 vernäht.

Die Figur 2 zeigt darüber hinaus Klebestellen 51, die zum Verkleben des Hauptsackes 1 mit dem Hilfssack 23 im Bereich der Verbindungslöcher 21 verwendet werden.

In der Figur 2 sind darüber hinaus Positionierkreuze 53 dargestellt, die angeben, wie der Hauptsack 1 relativ zum Hilfssack 23 positioniert wird; in der Figur 3, die nachfolgend erläutert wird, sind die entsprechenden Positionierkreuze bei dem Hilfssack 23 gezeigt.

10

Die Figur 3 zeigt den Aufbau des Hilfssackes 23 im Detail. Man erkennt zwei Gassack-Lagen 55, die als Gewebeplatten 55 ausgebildet sind. Diese Gewebeplatten 55 liegen aufeinander und sind durch eine äußere Naht 57 miteinander vernäht. Im übrigen erkennt man die parallelen Nähte 29, die den Hilfssack in die drei Teilbereiche untergliedern, nämlich in das Mittelkissen 33 und in die beiden Positionierkissen 31. Die beiden parallelen Nähte 29 münden jeweils in einen kreisrunden Saum, der in der Figur 3 das Bezugszeichen 59 trägt.

15

20

Die Figur 3 zeigt außerdem die Längsnaht 35, die als Spiegel- bzw. Symmetrieachse des Hilfssacks 23 bildet und in einen weiteren kreisrunden Saum 61 mündet. Durch diese Längsnaht 35 ist das Mittelkissen 33 in die zwei Mittelschläuche 37 unterteilt.

25

Im oberen Bereich des Hilfssacks 23 – dies ist dieser Bereich, der dem Gaseinflüßbereich 63 gegenüber liegt – sind die Gewebeplatten 55 wellenförmig ausgestaltet; dies führt dazu, dass beim Aufblasen des Hilfssacks 23 die beiden Mittelschläuche 37 des Hilfssacks 23 konisch zusammenlaufen.

30

Wie sich in der Figur 3 darüber hinaus erkennen lässt, sind das Mittelkissen 33 und die beiden unteren Bereiche der beiden Positionierkissen 31 im wesentlichen parallel zu der durch die Längsnaht 35 gebildete Spiegelachse angeordnet; die beiden oberen Bereiche der Positionierkissen 31, die also mit dem wellenförmigen Bereich des Mittelkissens 33 in Verbindung stehen, sind hingegen unter einem Winkel senkrecht zur Spiegelachse abgewinkelt. Dieser Winkel beträgt bei dem Ausführungsbeispiel gemäß der Figur 3 ca. 45°.

35

In der Figur 3 sind Justagepunkte 65, 67, 65' und 67' eingezeichnet, die jeweils Randbereiche der Gewebeplatte 45 des Hilfssacks 23 begrenzen. In den Nahtbereichen

zwischen den Justagepunkten 65 und 67 bzw. 65' und 67' ist der Hilfssack 23 mit dem Hauptsack 1 durch die Naht 25 (vgl. Figuren 1a, 1b, 2, 3, 4a und 4 b) vernäht. Konkret werden die zwei Säcke derart miteinander vernäht, dass der Justagepunkt 47 gemäß der Figur 2 mit dem Justagepunkt 65 gemäß der Figur 3, der Justagepunkt 49 gemäß der Figur 2 mit dem Justagepunkt 67 gemäß der Figur 3, der Justagepunkt 65' gemäß der Figur 3 mit dem Justagepunkt 47' gemäß der Figur 2 und der Justagepunkt 67' gemäß der Figur 3 mit dem Justagepunkt 49' gemäß der Figur 2 zusammenfallen. Ein Vernähen der beiden Säcke an diesen Stellen ist dabei nur dadurch möglich, dass die Gewebeplatten 45 des Hilfssacks 23 im oberen Bereich der beiden Positionierkissen 31 quasi hochgeklappt werden, um eine Verbindung zu der Nahtstelle 25 zwischen dem Hauptsack 1 und dem Hilfssack 23 gemäß der Figur 2 zu ermöglichen.

Im übrigen zeigt die Figur 3 die Befestigungspunkte 43, mit denen der Gassack 1 in der Insassenschutzeinrichtung befestigt wird.

Ergänzend sind in der Figur 3 die Klebestellen 51 markiert, die zum Verkleben des Hilfssacks 23 mit dem Hauptsack 1 dienen. Darüber hinaus erkennt man die Positionierkreuze 53, die darstellen sollen, in welcher Lage die Gewebeplatten 45 des Hauptsackes 1 gemäß der Figur 2 mit den Gewebeplatten 55 des Hilfssacks 23 gemäß der Figur 3 verbunden werden sollen.

Die Figuren 4a und 4b zeigen schließlich, wie die Gewebeplatten 55 des Hilfssacks 23 auf die Gewebeplatten 45 des Hauptsacks 1 aufgelegt und unter Hoch- bzw. Zusammenklappen der Randbereiche vernäht werden. Das Zusammenklappen und Vernähen ist durch den Pfeil 69 in der Figur 5 anschaulich dargestellt.

Durch die Klebestellen 51 sind die Gewebeplatten 45 des Hilfssacks 23 und die Gewebeplatten 55 des Hauptsack 1 miteinander verklebt.

Die Figuren 5a bis 5h zeigen das Aufblasen des Gassacks 41 gemäß den Figuren 1 bis 4 im zeitlichen Verlauf, und zwar in einem Zeitfenster von 0 bis 300 ms. Dabei zeigt jeweils die linke Abbildung jeder Figur eine Seitenansicht und die jeweils rechte Abbildung eine Ansicht von vorn. Die Figur 5a zeigt dabei den Zustand des Gassacks zu Beginn des Aufblasens, also kurz nach dem Auslösen der Insassenschutzeinrichtung gemäß den Figuren 1 bis 4. Die Figuren 5b bis 5h zeigen dann den weiteren zeitlichen Verlauf des Aufblasens.

Man erkennt in den Figuren 5a bis 5h einen Fahrersitz 100 mit einer Kopfstütze 110. Auf diesem Fahrersitz 100 befindet sich eine Puppe 120, ein sogenannter Dummy, der einen Fahrzeuginsassen ersetzt.

- 5 In der Figur 5a lässt sich der Gassack 41 quasi noch gar nicht erkennen; man sieht lediglich einen Seitenairbag 130, der bereits vollständig aufgeblasen ist. Dieser Seitenairbag 130 spielt für die Erläuterung der erfindungsgemäßen Insassenschutzeinrichtung keine wesentliche Rolle und dient lediglich dazu zu zeigen, dass die erfindungsgemäße Insassenschutzeinrichtung gemäß den Figuren 1 bis 4 auch mit weiteren Schutzeinrichtungen beliebig kombinierbar ist.
- 10

- 15 In den Figuren 5b bis 5e lässt sich erkennen, wie sich der Hilfssack 23 entfaltet und aufgeblasen wird. So lässt sich insbesondere erkennen, wie sich die Positionierkissen 31 links und rechts neben dem Kopf der Puppe 120 in Richtung Fahrzeugdach erstrecken und dabei den quasi noch gasleeren Hauptsack 1 zwischen der Kopfstütze 110 und dem Kopf der Puppe 120 positionieren (vgl. insbesondere die Figur 5d). Anschließend füllt sich dann der Hauptsack 1 mit Gas, wie sich beispielsweise in der Figur 5e gut erkennen lässt.

- 20 In der Figur 5h ist der Gassack dann vollständig aufgeblasen. Man erkennt die Positionierkissen 31, zwischen denen die Rutsche 19 des Hauptsacks 1 angeordnet ist.

- 25 Den Figuren 5a bis 5 h lässt sich darüber hinaus entnehmen, dass – insbesondere bei Fahrzeuginsassen mit kleiner Körpergröße - nicht nur der obere Bereich des Hauptsackes als Rutsche wirken kann, sondern auch die unteren Bereiche von Haupt- und Hilfssack. Die unteren Bereiche von Haupt- und Hilfssack sollten daher so dimensioniert sein, dass sie in Verbindung mit der Rutsche 19 des Hauptsackes als weitere Rutsche wirken können, die sich an die eigentliche Rutsche 19 anschließt.

Bezugszeichenliste

| | |
|----------|--------------------------------|
| 1 | Hauptsack |
| 3 | Ovaler Saum |
| 5 | Kreisrunder Saum |
| 7 | Unterer Bereich des Hauptsacks |
| 9 | Oberer Bereich des Hauptsacks |
| 11 u. 13 | Parallele Nähte im Hauptsack |
| 15 | Äußere Hauptnaht |
| 17 | Schlauchförmiger Teilbereich |
| 19 | Rutsche |
| 21 | Verbindungslöcher |
| 23 | Hilfssack |
| 25 | Verbindungsnaht |
| 27 | Bereich der Verbindungslöcher |
| 29 | Parallele Nähte im Hilfssack |
| 31 | Positionierkissen |
| 33 | Mittelkissen |
| 35 | Längsnaht |
| 37 | Mittelschläuche |
| 39 | Gehäuse |
| 40 | Gasgenerator |
| 41 | Gassack |
| 43 | Befestigungspunkte |
| 45 | Gewebeplatten |
| 47,49 | Justagepunkte |
| 47', 49' | |
| 51 | Klebestellen |
| 53 | Positionierkreuze |
| 55 | Gewebeplatten |
| 57 | Äußere Naht |
| 59 | Kreisrunder Saum |
| 61 | Weiterer kreisrunder Saum |
| 63 | Gaseinfüllbereich |
| 65, 65' | Justagepunkte |

67, 67'

| | |
|-----|--------------|
| 69 | Pfeil |
| 100 | Fahrersitz |
| 110 | Kopfstütze |
| 120 | Puppe |
| 130 | Seitenairbag |

Patentansprüche

- 5 1. Insassenschutzeinrichtung zum Schutz des Hals-Nackenbereiches eines Insassen
(120) eines Fahrzeuges mit einem in einen Fahrzeugsitz (100) integrierten Gassack
(41), der mittels eines Gasgenerators (40) aufblasbar ist und der derart
ausgestaltet ist, dass er im aufgeblasenen Zustand zumindest den Kopf eines auf
10 dem Fahrzeugsitz (100) befindlichen Insassen (120) von der Kopfstütze (110) des
Fahrzeugsitzes (100) wegdrückt und damit den Hals und den Kopf des Insassen
(120) in Brustrichtung beugt,

dadurch gekennzeichnet, dass

- 15 - der Gassack (41) mindestens zwei Teilgassäcke aufweist, nämlich mindestens
einen den Kopf des Insassen beugenden Hauptsack (1) und mindestens einen
mit dem Hauptsack in Strömungsverbindung stehenden Hilfssack (23),
- wobei der Hilfssack (23) und der Hauptsack (1) derart miteinander in
Verbindung stehen, dass bei einem Befüllen des Gassacks mit Gas im
20 wesentlichen zuerst der Hilfssack und erst anschließend der Hauptsack mit Gas
befüllt werden,
- und wobei der Hilfssack derart ausgestaltet ist, dass er beim Befüllen mit Gas
den Hauptsack entfaltet und im Hals- und Nackenbereich des Insassen
positioniert, bevor der Hauptsack mit Gas befüllt wird.

- 25 2. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, dass
- der Hilfssack (23) zwei schlauchförmige Positionierkissen (31) aufweist, die mit
30 dem Hauptsack (1) derart verbunden sind, dass beim Aufblasen der
Positionierkissen (31) die Positionierung des Hauptsacks erfolgt.

- 35 3. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet, dass
- die zwei schlauchförmigen Positionierkissen (31) derart ausgestaltet sind, dass
sie sich während des Aufblasens vom Bereich des Fahrzeugsitzes (100) seitlich

links bzw. rechts am Kopf des Insassen vorbei in Richtung Fahrzeugdach hinaus entfalten und den noch im wesentlichen unbefüllten Hauptsack in Richtung Fahrzeugdach ziehen – unter Positionierung des Hauptsacks (1) zwischen der Kopfstütze (110) und dem Kopf des Insassen.

5

4. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 2 oder 3,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die zwei schlauchförmigen Positionierkissen (31) durch ein Mittelkissen (33) verbunden sind, das sich beim Aufblasen im Bereich zwischen der Kopfstütze und dem Kopf des Insassen entfaltet.

10

5. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 4,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die Dicke des Mittelkissen (33) derart klein bemessen ist, dass beim Befüllen des Hilfssackes (23) mit Gas der Kopf des Insassen nur unwesentlich nach vorne in Fahrtrichtung bewegt wird.

15

20

6. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 5,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die Dicke des Mittelkissens (33) derart bemessen ist, dass beim Befüllen des Hilfssackes mit Gas der Kopf des Insassen maximal 15 cm in Fahrtrichtung bewegt wird.

25

7. Insassenschutzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 6,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die Positionierkissen (31) jeweils zwei Bereiche aufweisen, nämlich einen unteren Bereich, der zumindest im aufgeblasenen Zustand in Höhe des Hals- und Kopfbereiches des Insassen angeordnet ist und sich vom Fahrersitz in Richtung Fahrzeugdach erstreckt, und einen oberen Bereich, der zumindest im aufgeblasenen Zustand oberhalb des Kopfbereiches des Insassen angeordnet ist und gegenüber dem unteren Bereich in Fahrtrichtung nach vorn abgewinkelt ist.

30

35

8. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 7,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die beiden Positionierkissen (31) in ihrem unteren Bereich durch das Mittelkissen (33) und in ihrem oberen Bereich durch den oberen Bereich (9) des Hauptsacks (1) verbunden sind.

9. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 7 oder 8,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die Länge des oberen Bereichs der Positionierkissen (31) derart dimensioniert ist, dass eine Abdeckung des Dachholmes des Fahrzeugs erfolgt.

10. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 7, 8 oder 9,

dadurch gekennzeichnet, dass

- dass der obere Bereich (9) des Hauptsacks (1) derart als Rutsche (19) ausgebildet ist, dass der Kopf des Insassen während einer Bewegung in Richtung zum Fahrzeugdach entlang einer vorgegebenen Bahn geführt wird.

11. Insassenschutzeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die Strömungsverbindung zwischen dem Hauptsack (1) und dem Hilfssack (23) durch zwei Verbindungslöcher (21) gewährleistet ist.

12. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 11,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die zwei Verbindungslöcher (21) den Hauptsack mit den beiden Positionierkissen (31) verbinden.

13. Insassenschutzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 12,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die beiden Positionierkissen (31) – gegenüber dem Mittelkissen – in Fahrtrichtung erhaben sind.

14. Insassenschutzeinrichtung nach einem der Ansprüche 4 bis 13,

dadurch gekennzeichnet, dass

- der Hilfssack (23) durch zwei jeweils entlang einer Spiegelachse im wesentlichen spiegelsymmetrisch geformte Gassack-Lagen (55) gebildet ist, die an ihrem äußeren Rand miteinander verbunden sind sowie durch mindestens zwei streifenförmige, die beiden Gassack-Lagen (55) verbindende Verbindungsbereiche (29) in drei Teilbereiche untergliedert sind, von denen der mittlere Teilbereich das Mittelkissen (33) und die beiden äußeren Teilbereiche die Positionierkissen bilden, und
- das Mittelkissen und die beiden unteren Bereiche der Positionierkissen (31) im wesentlichen parallel zur Spiegelachse angeordnet sind, wohingegen die beiden oberen Bereiche der Positionierkissen unter einem vorgegebenen Winkel senkrecht zur Spiegelachse abgewinkelt sind.

15. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 14,

dadurch gekennzeichnet, dass

- der vorgegebene Winkel ungefähr 45 Grad beträgt.

16. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 14 oder 15,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die zwei streifenförmigen, die beiden Gassack-Lagen verbindenden Verbindungsbereiche jeweils durch eine Verbindungsnaht bzw. einen Saum (29) gebildet sind.

17. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 14, 15 oder 16,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die beiden Gassack-Lagen an ihrem äußeren Rand miteinander vernäht und/oder verklebt sind.

18. Insassenschutzeinrichtung nach einem der Ansprüche 14 bis 17,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die beiden Gassack-Lagen im Bereich der Spiegelachse zumindest teilweise miteinander verbunden, insbesondere vernäht und/oder verklebt, sind unter Bildung zweier schlauchförmiger Mittelschläuche (37) im Mittelkissen.

5

19. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 18,
dadurch gekennzeichnet, dass

- die Mittelschläuche (37) in Richtung Fahrzeugdach in ihrem oberen Endbereich konisch zulaufen.

10

20. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 19,
dadurch gekennzeichnet, dass

- der Rand der beiden Gassack-Lagen (55) im oberen Bereich des Mittelkissen (33) zumindest teilweise wellenförmig ausgestaltet ist.

15

21. Insassenschutzeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass

20

- der Hauptsack durch zwei weitere Gassack-Lagen (45) gebildet ist, die an ihrem äußeren Rand miteinander verbunden sind und
- der Hauptsack (1) in einen unteren Kissenbereich (7) und einen oberen Kissenbereich (9) untergliedert ist, wobei der obere Kissenbereich durch zwei weitere streifenförmige, die beiden weiteren Gassack-Lagen verbindende Verbindungsbereiche (11, 13) in drei schlauchförmige Teilbereiche (17) untergliedert ist, die die Rutsche (19) des Hauptsacks bilden.

25

22. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 21,
dadurch gekennzeichnet, dass

30

- die zwei weiteren streifenförmigen Verbindungsbereiche (11, 13) jeweils durch Vernähen und/oder Verkleben gebildet sind.

35

23. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 21 oder 22,
dadurch gekennzeichnet, dass

- die beiden weiteren Gassack-Lagen (45) an ihrem äußeren Rand miteinander vernäht und/oder verklebt sind.

5 24. Insassenschutzeinrichtung nach einem der Ansprüche 21, 22 oder 23 in Rückbezug auf einen der Ansprüche 14 bis 22,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die beiden unter dem vorgegebenen Winkel abstehenden innenliegenden Ränder (65-67, 65' – 67') des oberen Bereiches der Positionierkissen (31) und
10 der seitliche obere Rand (47-49, 47'-49') des Hauptkissens (1) miteinander, insbesondere durch Vernähen und/oder Verkleben, verbunden sind.

 25. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 24,

15 **dadurch gekennzeichnet, dass**

- die zwei weiteren streifenförmigen Verbindungsbereiche im oberen Kissenbereich (9) des Hauptsacks jeweils in einen kreisförmigen Saum (5) münden und
- der Hauptsack und der Hilfssack derart zueinander angeordnet sind, dass im
20 zumindest annähernd aufgeblasenen Zustand von Haupt- und Hilfssack die Mittelschläuche (37) des Hilfssacks zwischen dem Kopf des Insassen und den beiden Säumen angeordnet sind und diese gegenüber dem Kopf abdecken.

 25 26. Insassenschutzeinrichtung nach Anspruch 24 oder 25,

dadurch gekennzeichnet, dass

- der untere Kissenbereich (7) des Hauptsacks (1) eine in sich geschlossene Abnaht (3), insbesondere einen ovalen Saum (3), aufweist, der die Dicke und die Form des Hauptsacks im Hinblick auf das gewünschte Beugen von Hals und
30 Kopf des Insassen festlegt.

27. Insassenschutzeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet, dass

- der Gassack im deaktivierten Zustand in einem Sackbehälter der Insassen-Schutzeinrichtung aufbewahrt ist, wobei

- der Sackbehälter derart angeordnet oder derart mit einer Rampe, insbesondere einem Blechansatz, versehen ist, dass sich der Gassack beim Aufblasen in Fahrtrichtung nach vorn geneigt entfaltet.

5

28. Insassenschutzeinrichtung nach einem der Ansprüche 4 bis 27,

dadurch gekennzeichnet, dass

- das Mittelkissen (33) des Hilfssacks in seinem unteren, sich im wesentlichen im Bereich zwischen der Kopfstütze und dem oberen Ende des Fahrersitzes entfaltenden Bereich gegenüber dem übrigen Bereich des Mittelkissens verstärkt ausgeführt ist.

10

29. Insassenschutzeinrichtung nach einem der Ansprüche 2 bis 28,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die Befestigung des Hilfssacks am Sackbehälter oder am Fahrersitz an mindestens zwei Befestigungspunkten (43) erfolgt, von denen der eine am unteren äußeren Rand eines der Positionierkissen (31) und der andere am unteren äußeren Rand des anderen Positionierkissens angeordnet ist.

15

20

30. Insassen-Schutzeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche ,

dadurch gekennzeichnet, dass

- der Hauptsack und der Hilfssack zumindest im Bereich ihrer Verbindungsflächen (27) miteinander verklebt sind, insbesondere mit Silikonkleber.

25

31. Insassenschutzeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet, dass

- die Insassenschutzeinrichtung einen im hinteren Bereich des Fahrzeugs angeordneten Aufprallsensor und eine mit diesem Aufprallsensor verbundene Steuereinrichtung aufweist und
- die Steuereinrichtung derart ausgestaltet ist, dass sie das Aufblasen des Gassacks auch bei einem Heckaufprall auslöst, sofern der Aufprallsensor einen Aufprall eines von hinten auffahrenden Fahrzeugs mit einer Differenzgeschwindigkeit ermittelt, die einen vorgegebenen Differenzgeschwindigkeitsgrenzwert überschreitet.

30

35

32. Insassenschutzeinrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass

- verklebte Verbindungsbereiche zwischen Gassack-Lagen bzw. zwischen Haupt-
5 und Hilfssack zumindest teilweise durch Silikon-Kleber verklebt sind.

Zusammenfassung

Insassenschutzeinrichtung

- 5 Die Erfindung bezieht sich auf eine Insassenschutzeinrichtung zum Schutz des Hals-
Nackenbereiches eines Insassen eines Fahrzeuges mit einem in einem Fahrzeugsitz
integriertem Gassack (41), der mittels eines Gasgenerators (40) aufblasbar ist und der
derart ausgestaltet ist, dass er zumindest in annähernd aufgeblasenem Zustand den
Kopf eines auf dem Fahrzeugsitz befindlichen Insassen von der Kopfstütze des
10 Fahrzeugsitzes wegdrückt und damit den Hals und den Kopf des Insassen in
Brustrichtung aktiv beugt,

- Um dabei zu erreichen, dass ein besonders „sanftes“ Vorbeugen des Kopfes bzw. des
Halses des Insassen durch den Gassack erreicht wird, ist erfindungsgemäß vorgesehen,
15 dass der Gassack mindestens zwei Teilgassäcke (1, 23) aufweist, nämlich mindestens
einen den Kopf des Insassen beugenden Hauptsack (1) und mindestens einen mit dem
Hauptsack in Strömungsverbindung stehenden Hilfssack (23), wobei der Hilfssack und
der Hauptsack derart miteinander in Verbindung stehen, dass bei einem Befüllen des
Gassacks mit Gas im wesentlichen zuerst der Hilfssack und erst anschließend der
20 Hauptsack mit Gas befüllt werden, und wobei der Hilfssack derart ausgestaltet ist, dass
er – sobald er mit Gas gefüllt wird - den Hauptsack entfaltet und positioniert, bevor es zu
einem Aufblasen des Hauptsacks kommt.

25 FIG 1a

Fig. 1a

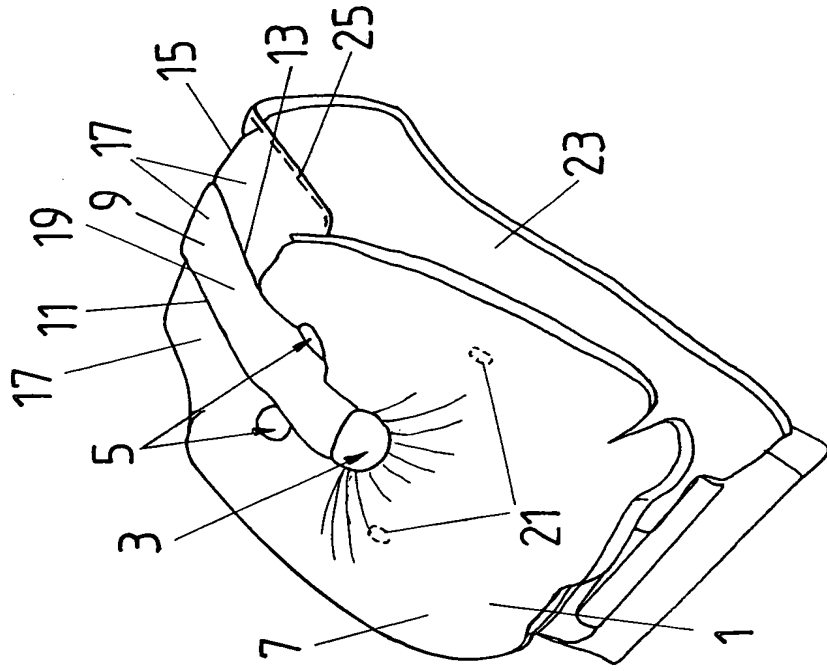


Fig. 1b



Fig. 1c

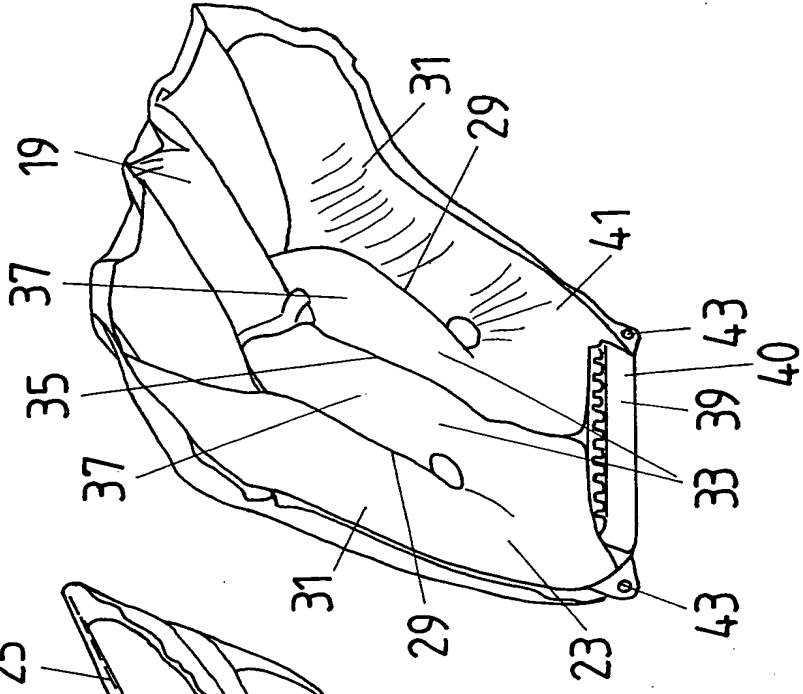


Fig. 2

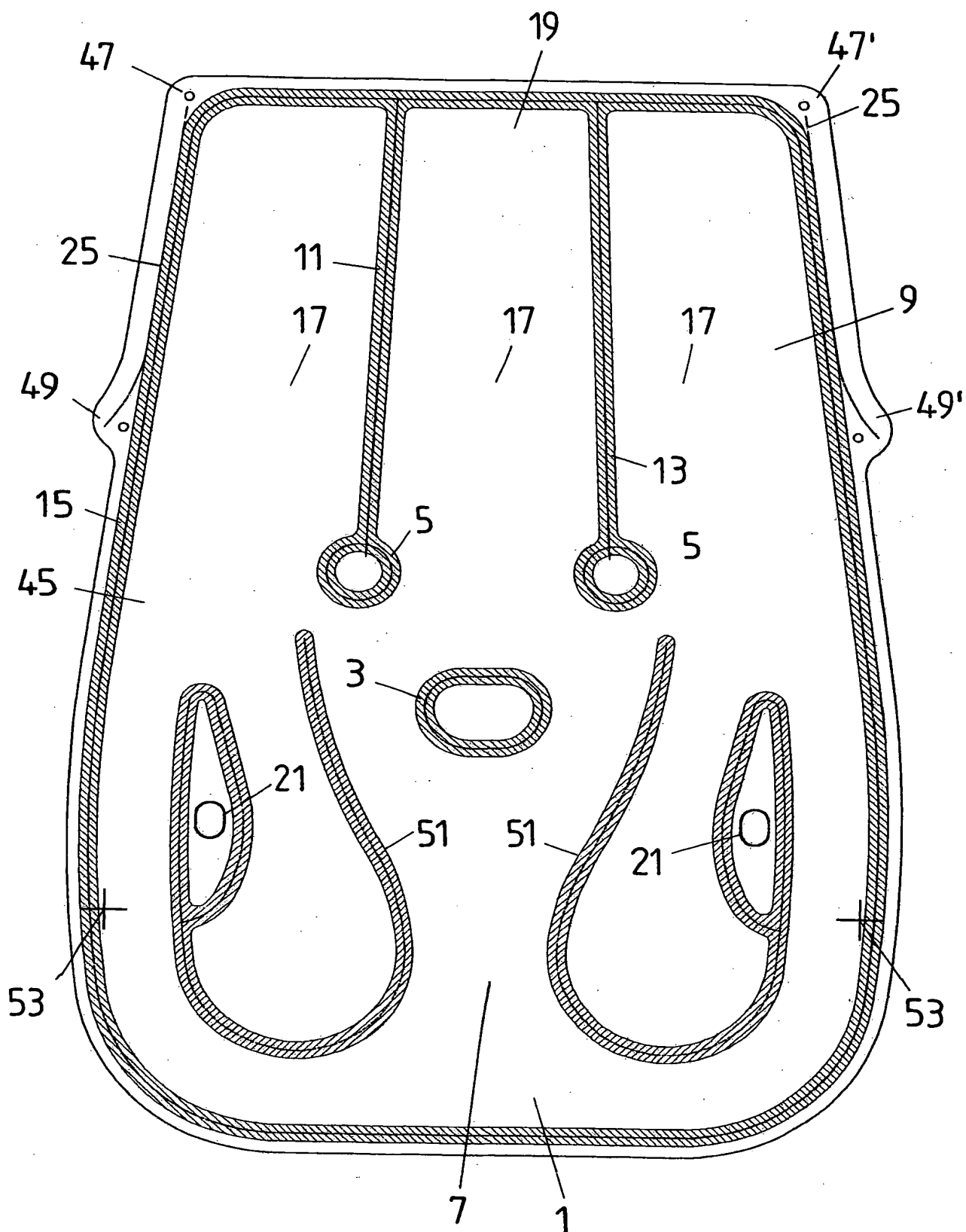


Fig. 3

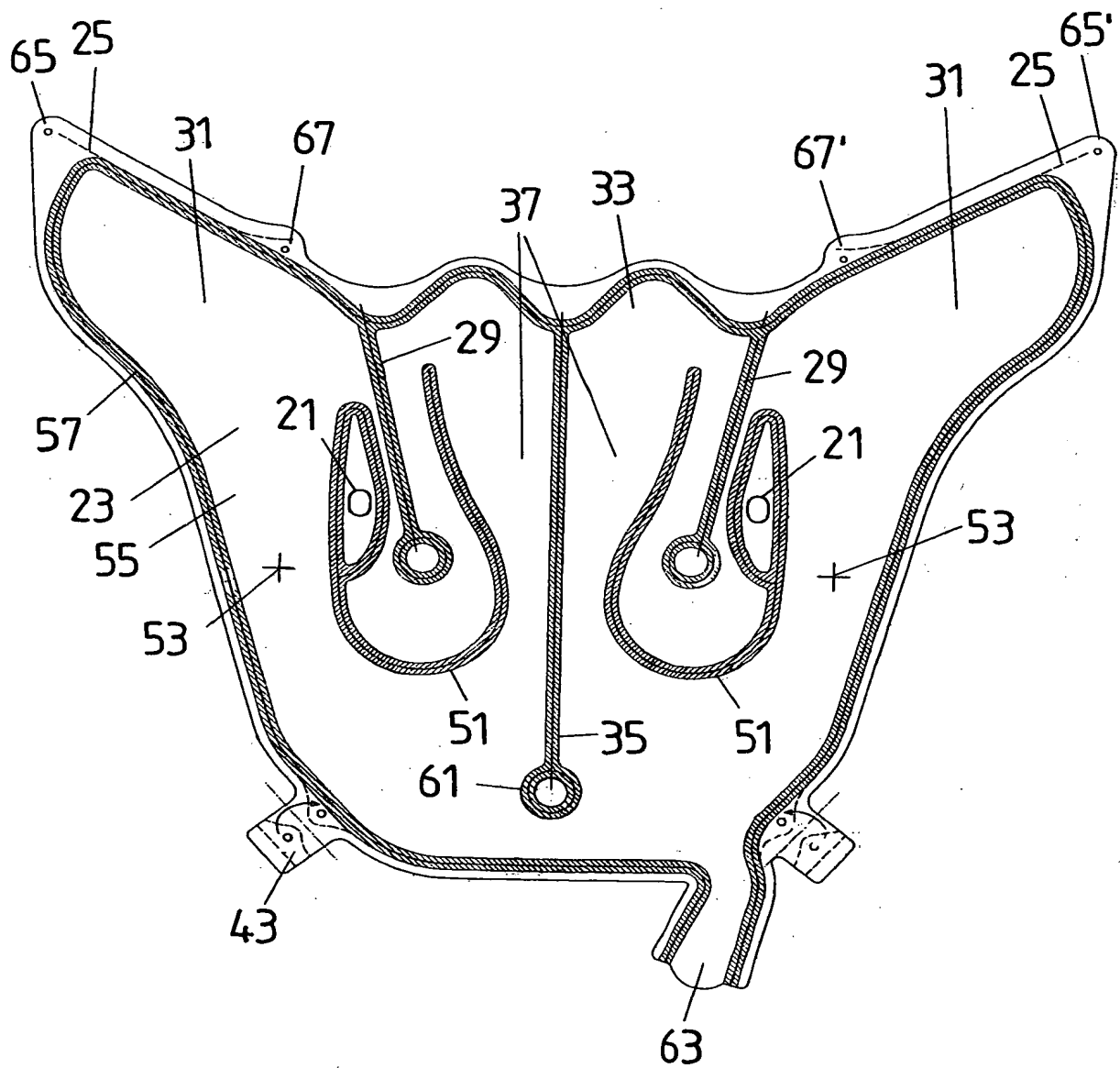


Fig. 4a

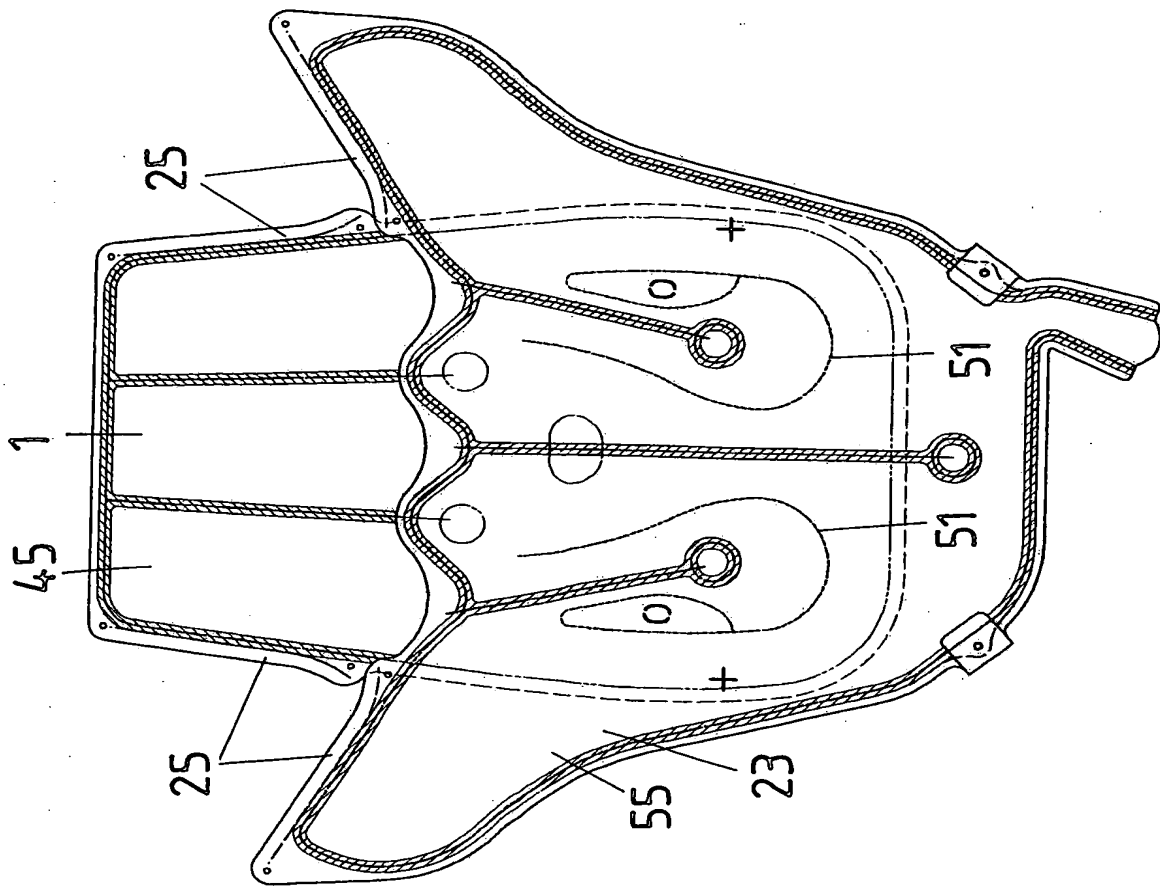


Fig. 4b

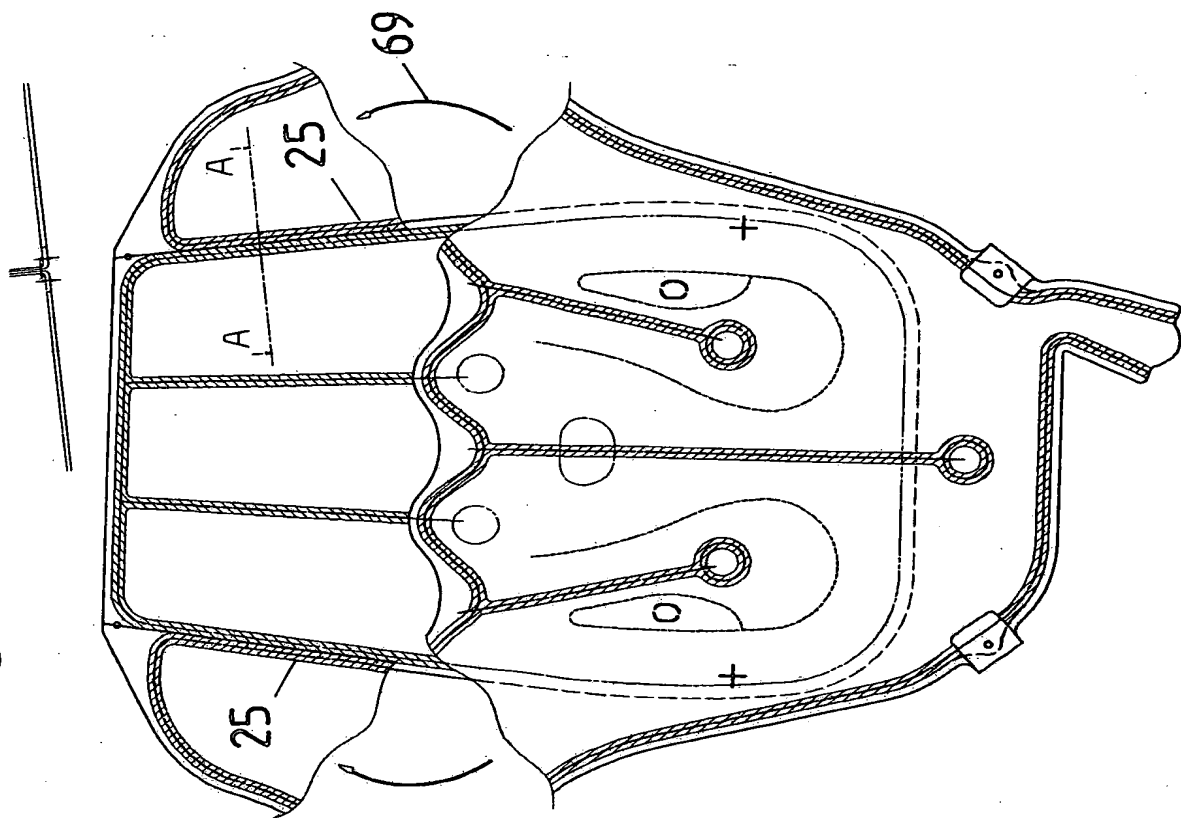


Fig.5a

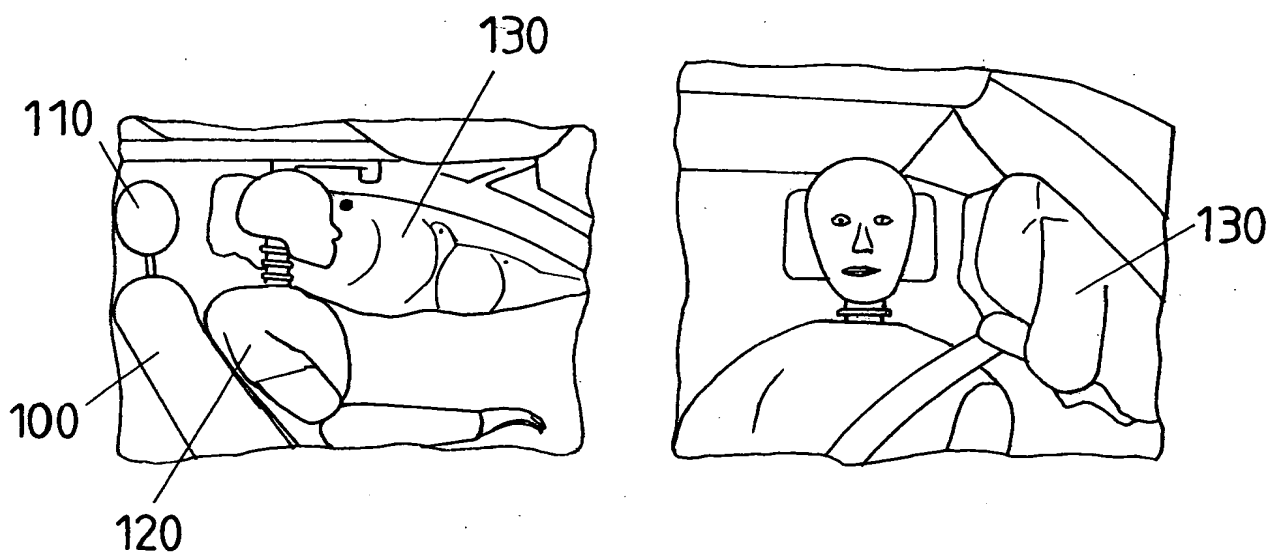


Fig.5b

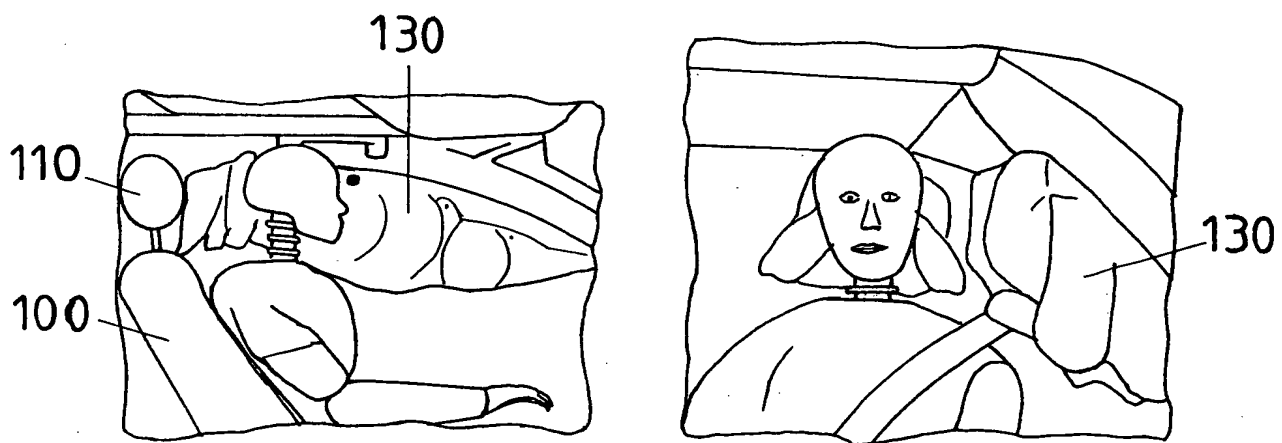


Fig. 5c

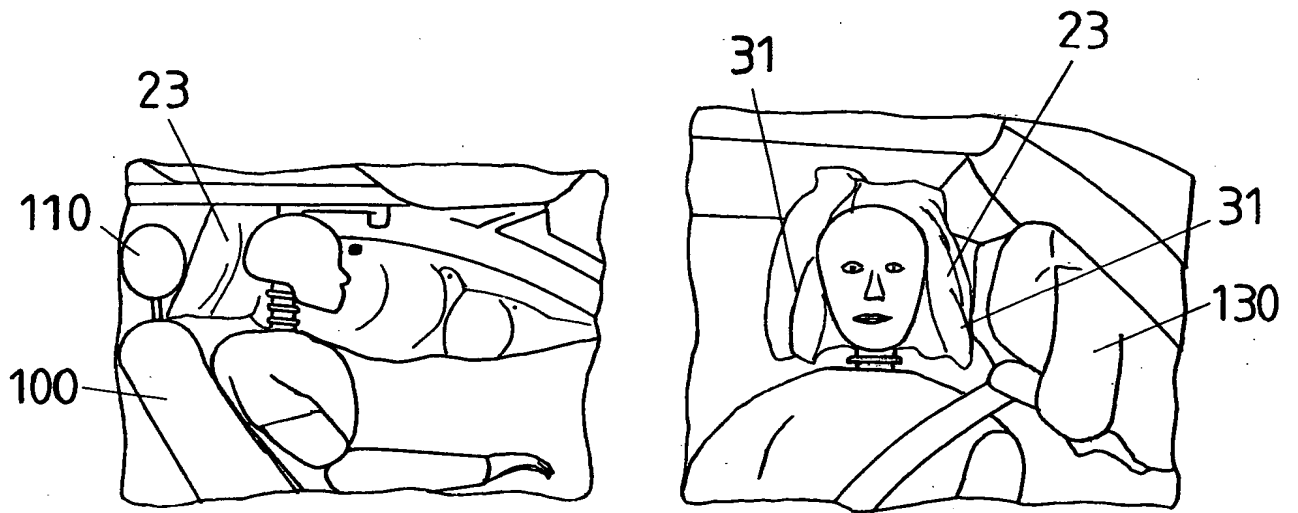


Fig. 5d

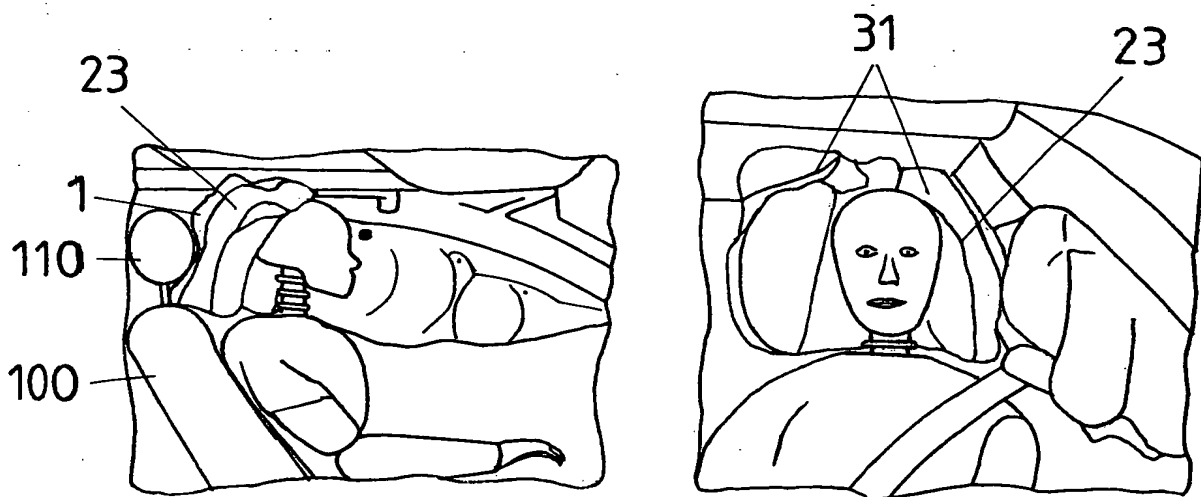


Fig. 5e

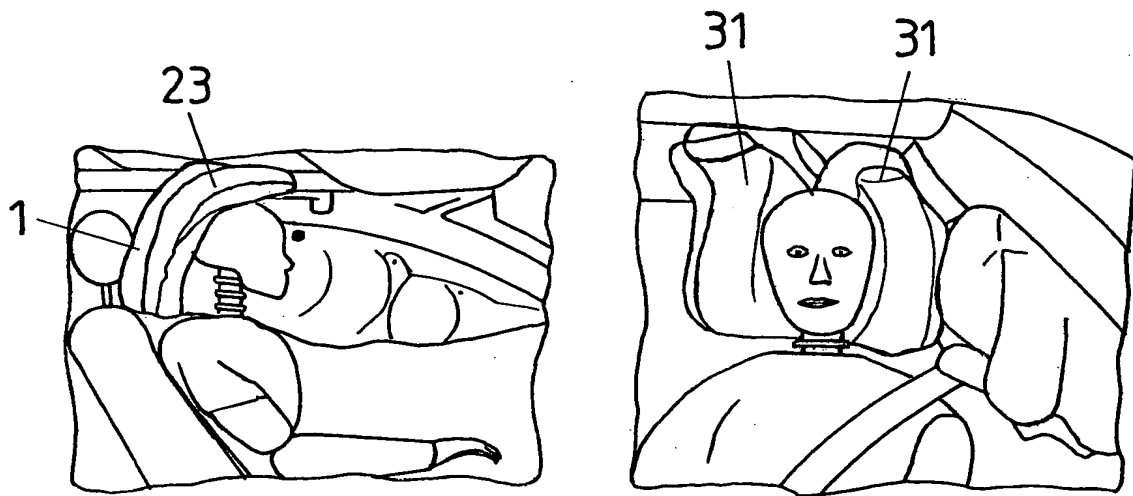


Fig. 5f

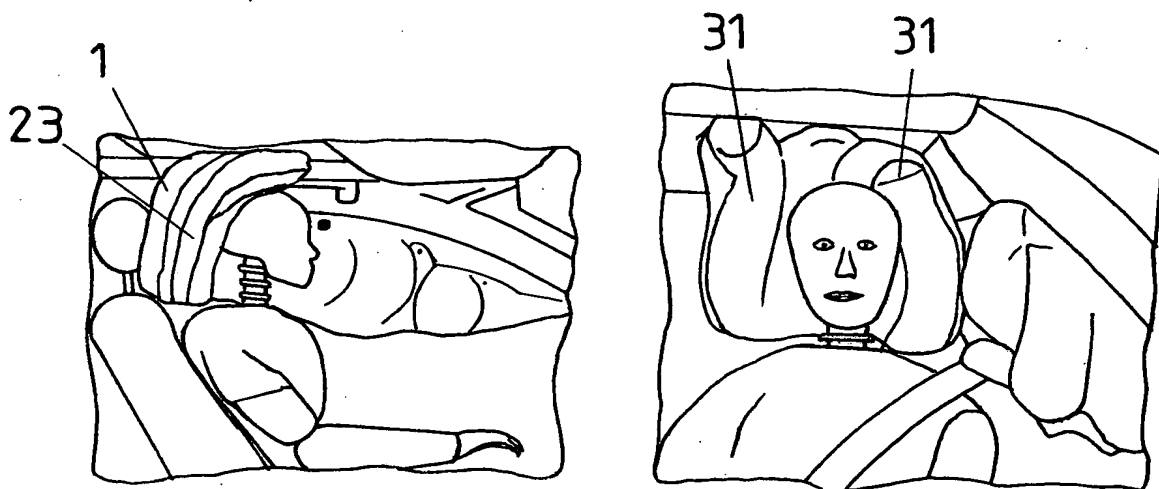


Fig.5g

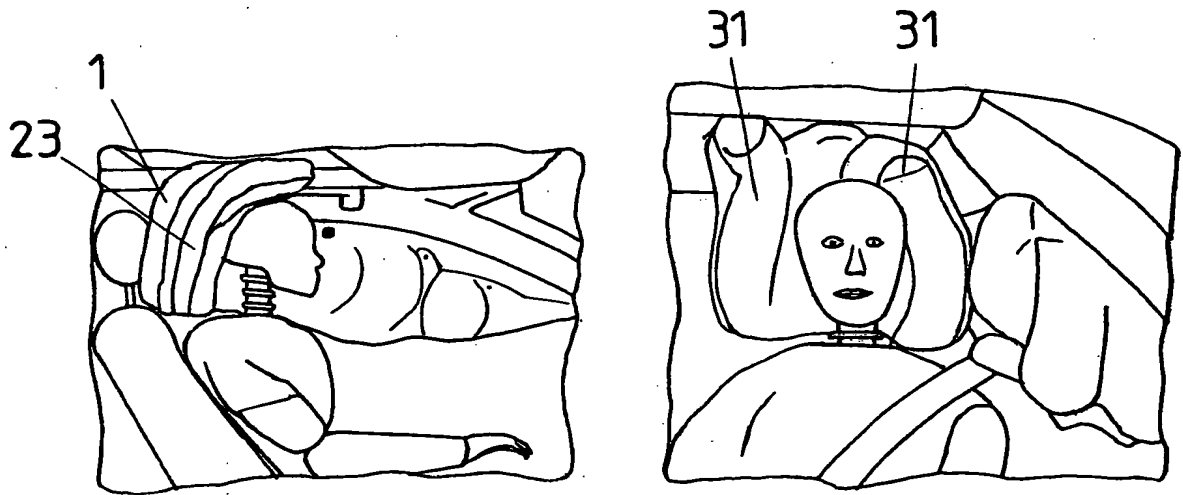
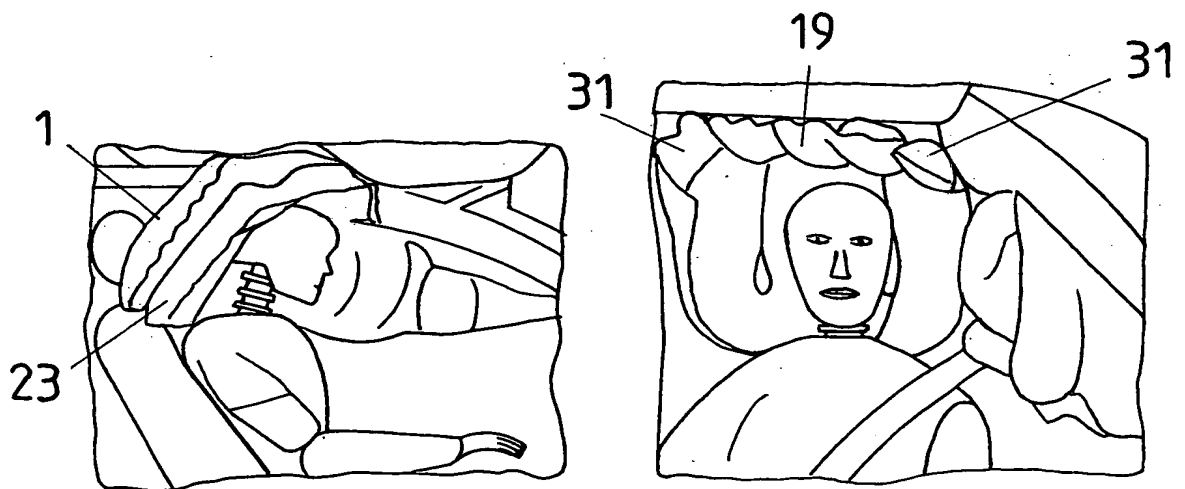


Fig.5h



Figur der Zusammenfassung

Fig. 1a

